

MATHEUS FERREIRA GUIMARÃES BASTOS

PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO, GÊNERO E GERAÇÃO ENTRE PORTUÁRIOS
DE SANTOS/SP

SANTOS, 2013

Matheus Ferreira Guimarães Bastos

Processo de Modernização, Gênero e Geração Entre Portuários de Santos/SP

Trabalho de Conclusão de Curso Desenvolvido Para a Obtenção do Grau de

Psicólogo

Universidade Federal de São Paulo – Campus Baixada Santista

Santos, 2013

B327p

Bastos, Matheus Ferreira Guimarães – 1989

Processo de modernização, gênero e geração entre
portuários de Santos-SP/ Matheus Ferreira Guimarães
Bastos. – 2013.

47 f. : il. color. ; 30 cm.

Orientadora: Profª. Drª. Rosana Machin, co-
orientadora Profª. Drª. Adriana Marcassa Tucci.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) –
Psicologia .Universidade Federal de São Paulo -
UNIFESP, 2013.

1. Modernização. 2. Gênero. 3. Saúde do
Trabalhador. 4. Portuários de Santos . 5. Psicologia
Social. I. Machin, Rosana. II. Tucci, Adriana Marcassa.

Rosana Machin

Adriana Marcassa Tucci

Cristiane Gonçalves da
Silva

14 de Fevereiro de 2013

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus e à minha família que sempre torceu por mim, à professora doutora Rosana Machin pela orientação e disponibilidade a me ajudar nessa empreitada, à professora doutora Adriana Tucci pela co-orientação, aos meus amigos pelo constante apoio e, não menos importantes, aos trabalhadores portuários pela confiança e disposição de participar da pesquisa.

*Apesar das ruínas e da morte,
Onde sempre acabou cada ilusão,
A força dos meus sonhos é tão forte,
Que de tudo renasce a exaltação
E nunca as minhas mãos ficam vazias.*

Sophia de Mello Breyner Andresen

Resumo

O presente estudo investigou as consequências do processo de modernização portuária em Santos/SP na identidade dos trabalhadores nessa atividade, tendo as relações de gênero (masculinidade) por perspectiva das vivências que se estabelecem no porto e as diferentes gerações de trabalhadores como testemunhas desse processo, indagando sobre as modificações na relação saúde-doença decorrentes desse processo.

Até meados dos anos 80, o trabalho era predominantemente braçal exigindo grande força física como quesito para se trabalhar na atividade portuária. Posteriormente, com a crescente introdução de tecnologia foi diminuindo a necessidade dessa força, mas não a descartou. Atualmente, produtos a granel ou em sacas necessitam de relativo esforço físico por parte do trabalhador para serem embarcados ou desembarcados. Há uma convivência entre esse tipo de trabalho e as formas mais “modernas” como os contêineres. Como consequência, um trabalhador, dependendo de sua função e do recrutamento no trabalho, pode ser escalado para ambas as situações. O trabalho ocorre em condições bastante distintas considerando horários e jornadas, e atividade desenvolvida. Essa situação promove maior sofrimento relativo ao esforço mental e mudanças nas significações atribuídas ao adoecimento.

O estudo de natureza qualitativa contou com levantamento de dados secundários sobre o porto e realização de oito entrevistas semi estruturadas com trabalhadores portuários avulsos. A diminuição do ganho surge como sofrimento, pois é visto como uma desvalorização do trabalho; a aceitação da mulher no ambiente de ofício aparece associada às facilidades que a tecnologia traz e o amor à profissão aparece sempre como importante característica para o trabalho portuário.

Sumário

Resumo	7
Introdução	9
<i>O trabalho portuário</i>	10
<i>Identidade e masculinidade</i>	16
Metodologia	18
<i>O campo da pesquisa</i>	20
<i>Análise das entrevistas</i>	24
<i>Dificuldades encontradas:</i>	25
Discussão	26
<i>Modernização</i>	26
<i>Condições de trabalho</i>	28
<i>Saúde e Adoecimento</i>	29
<i>Valor do trabalho</i>	32
<i>Sufrimento</i>	34
Considerações finais	36
Referências bibliográficas:	39
Anexos	41

Introdução

O presente trabalho tem por objetivo apresentar os resultados relativos ao projeto de pesquisa “Processo de modernização, gênero e geração entre portuários de Santos/SP” realizado durante a graduação do Curso de Psicologia. Minha participação no estudo iniciou-se pela modalidade Iniciação Científica no período de 2009 a 2010, sob orientação da Profa. Dra. Rosana Machin. Posteriormente, o trabalho produzido na Iniciação Científica foi aprofundado com a incorporação de outras entrevistas visando compor um Trabalho de Conclusão de Curso para a obtenção de grau de psicólogo.

O projeto de pesquisa tinha por objetivo investigar as consequências do processo de modernização para a formação da identidade dos trabalhadores em atividade portuária de Santos, tendo as relações de gênero (masculinidade) como perspectiva das vivências estabelecidas no porto santista e as diferentes gerações de trabalhadores como testemunhas desse processo. Ele fez parte de um projeto de pesquisa maior intitulado “Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores”, sob a coordenação das Profas. Dras. Maria de Fátima F. Queiroz e Rosana Machin¹ e que deu continuidade aos estudos sobre saúde no trabalho e gênero em desenvolvimento desde o início das atividades do Campus, em 2006, com apoio do CNPq por meio de bolsas de iniciação científica, pelas pesquisadoras Profa. Dra. Márcia Thereza Couto e Profa. Dra. Rosana Machin.

¹ O projeto de pesquisa foi desenvolvido com apoio do CNPq (edital 14/2008) processo nº 473727/2008-0, período 2008/2011. Dele participaram as pesquisadoras Profa. Dra. Adriana Tucci, Profa Dra Eunice Nakamura, Profa Dra Márcia Thereza Couto, Profa Dra Maria Angélica Tavares de Medeiros, Profa Dra Maria de Fátima Ferreira Queiróz, Profa Dra Patrícia Rios Polletto, Profa Dra Pola Maria Poli de Araújo e Profa Dra Rosana Machin e 16 alunos de graduação de todos os cursos do campus e fez parte do grupo de pesquisa “Trabalho, corpo e saúde na contemporaneidade” (Diretório grupos de pesquisa – CNPq). Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo, sob o número **0769/09** (Anexo 1).

O trabalho portuário

É importante considerar que o trabalho portuário pode ser caracterizado pela arrumação e retirada das mercadorias no convés e porões dos navios, como também, pelo trabalho na faixa de cais. A atividade portuária é marcada pela diversidade em função do tipo de carga a ser transportada, acarretando inserções distintas na composição da força de trabalho necessária para sua execução (Sarti, 1981).

O trabalho da estiva ocorre exclusivamente nos convés e porões do navio. Na terra a atribuição é do chamado doqueiro, referência a Companhia Docas de Santos, empresa responsável pelo monopólio privado da exploração do Porto de Santos, que durou 92 anos. Essa denominação caracteriza o antagonismo porto versus navio (Aguiar, Junqueira e Freddo, 2006).

Na atividade portuária existem vários tipos de trabalhos realizados por diferentes categorias de trabalhadores: estivadores (arrumam e retiram as mercadorias no convés e nos porões dos navios), conferentes de carga e descarga (verificam, anotam e fiscalizam toda carga embarcada e desembarcada dos navios), consertadores de carga e descarga (consertam as cargas avariadas nas operações de embarque e desembarque para que haja continuidade nas operações), vigias portuários (cuidam da segurança das embarcações e das cargas), trabalhadores de bloco (arrumam e amarram as cargas, descem os contêineres e limpam a embarcação); todos correspondem aos chamados trabalhadores portuários avulsos (TPA). Há também os trabalhos feitos no cais, em terra firme, compreendendo o deslocamento e conferência das cargas dos armazéns, o trabalho com empilhadeiras e guindastes arrumando cargas armazéns/navios. Estes são

desenvolvidos pelos conferentes de capatazia, os operadores de guindastes e empilhadeiras, os empregados na Administração Portuária entre outros, denominados doqueiros (Sarti, 1981; Diéguez, 2007).

Outra característica a se ressaltar é o caráter sazonal do trabalho exercido, que comporta muitas flutuações em razão do comércio marítimo, do período de safras, do clima. Esse caráter acaba por requerer que o trabalhador esteja de forma permanente nas proximidades do cais em busca de trabalho, o que favoreceu, no caso santista, a constituição de uma cultura urbana marcada por sólidas redes de comunicação e por verdadeiras “linhagens” de famílias portuárias (Silva, 2003, Diéguez, 2007). Além disso, os turnos de trabalho não são regulares, sendo exigida dos trabalhadores em atividade portuária (avulsos) disponibilidade de tempo para conseguirem encaixe nas equipes e os turnos das jornadas são variáveis (dia-noite) (Machin, Couto e Rossi, 2009).

Em seu estudo, Aguiar, Junqueira e Freddo (2006) apontam que a remuneração dos trabalhadores depende do tipo de carga que está envolvida no trabalho realizado. Isso mostra que o trabalhador portuário não vive com ganhos fixos, eles variam também de acordo com o número de vezes trabalhadas no mês.

Em 1888, a iniciativa privada recebeu concessão para a exploração do Porto de Santos. Surgindo assim o monopólio privado, que durou 92 anos, com término em 1980, quando foi criada a Codesp (Companhia Docas de São Paulo), órgão estatal que passou a ter o monopólio das operações do porto de Santos, caracterizando então o monopólio público (Silva, 2003).

A Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630), de 1993, criou o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), visando à inserção do país em uma economia globalizada por meio do aumento da produtividade, maior agilidade no embarque e

desembarque e diminuição de custos operacionais dos serviços portuários (Aguiar, Junqueira e Freddo, 2006).

Anterior à modernização, o trabalho no porto era distribuído pelo Sindicato dos Estivadores de Santos da seguinte maneira: dois dias por semana o trabalhador tinha direito de pleitear participação nos ternos (equipes de trabalho); nesses momentos, os trabalhadores tinham que levantar suas carteiras sindicais (ato conhecido como “fazer fé”) e alguns critérios eram usados para o trabalhador ser escalado: estar presente no momento da divisão do trabalho, “idade, tempo de sindicalização e condições físicas” (Aguiar, Junqueira e Freddo, 2006, p. 1010). Com a total implantação do OGMO em 2001, o método de distribuição do trabalho muda, passando a ser coordenado pelo já referido Órgão Gestor: a escalação passa a funcionar por meio de um rodízio numérico, os trabalhadores começam a possuir ou um número de registro ou de cadastro; aqueles que possuem o registro têm prioridade para serem escalados, enquanto que aqueles que possuem cadastro somente são chamados se os registrados recusam trabalho. Na avaliação do gerente de Recursos Humanos do OGMO “essa nova metodologia de escalação possibilita uma forma mais equitativa na distribuição dos serviços, tendo a escalação em sistema de rodízio proporcionando oportunidades iguais a todos os trabalhadores e, conseqüentemente, uma distribuição de remuneração mais equilibrada e justa” (Aguiar, Junqueira e Freddo, 2006, p. 1013).

O conceito de modernização designa o investimento em infra-estrutura, logística, equipamentos, alteração das relações de trabalho e forma de contratação. Freire (2002) divide esse conceito em 3 categorias: modernização tecnológica (ações desenvolvidas para melhorar a qualidade dos produtos e serviços, certificação oficial da qualidade e ações concretas para o controle ambiental dos

processos produtivos), modernização organizacional (desburocratização de procedimentos, preocupações efetivas com a saúde, a prevenção de riscos e a segurança no trabalho dos colaboradores da empresa, internacionalização ou globalização da atividade econômica da empresa, existência de uma orientação de estratégia econômica mais ampla do que a simples gestão empresarial e um indicador sintético relativo à melhoria global da competitividade da empresa) e modernização social (a responsabilização individual dos trabalhadores, a autonomia de que beneficia o trabalhador de base da empresa, a existência de estruturas de participação dos trabalhadores na organização do trabalho e outros aspectos da vida da empresa, o grau de realização de situações de equidade entre os sexos e o acolhimento feito a pessoas portadoras de deficiência).

No caso da atividade desenvolvida no Porto a concepção de modernização pode também ser considerada pela própria inserção dos contêineres nas operações portuárias, já que sua chegada (anterior à Lei de Modernização dos Portos) altera o processo de trabalho realizado. Esse sentido de modernização foi mencionado por vários trabalhadores na pesquisa desenvolvida (Queiróz et al., 2011).

O OGMO surgiu com o intuito de substituir o sindicato na tarefa da distribuição dos trabalhos a serem realizados no Porto. Essa transição não se deu de forma tranquila, pelo contrário, foi um momento de intensas negociações, reivindicações e greves por parte dos sindicatos com o intuito de impedir a estabilização da nova forma de gestar a mão de obra portuária. Ainda hoje repercute essa resistência ao OGMO por parte de muitos trabalhadores. Esse órgão tem por

funções principais a administração da mão de obra, disponibilização de pagamentos e avaliação da aptidão físico-clínica do indivíduo para a realização de seu trabalho².

Assim, como em todas as esferas de trabalho, há no porto santista uma cultura operária (sua caracterização depende do ambiente no qual é formada), que é marcada por atributos como de valentia, honra, masculinidade (Silva, 2003; Machin, Couto e Rossi, 2009). Na época em que o trabalho era distribuído pelo sindicato, outra característica marcante no Porto, já mencionada anteriormente, era a existência de famílias de estivadores. Nas quais o pai (ou outro familiar que já trabalhava no porto) conseguia que seu filho também trabalhasse na estiva através de conversas e negociações com o Sindicato. E assim, o jovem que ingressava no porto aprendia o ofício de portuário com aquele que o “levou para o porto”. Chegando a criar em algumas pessoas a noção de “hereditariedade”.

Anterior à modernização, o trabalho era predominantemente braçal exigindo grande força física como quesito para se trabalhar na atividade portuária, gerando uma conexão do trabalho com masculinidade. Posteriormente, a crescente introdução de tecnologia foi diminuindo a necessidade dessa força, mas não a descartou. Atualmente, produtos a granel ou em sacas necessitam de relativo esforço físico por parte do trabalhador para serem embarcados ou desembarcados. Há uma convivência entre esse tipo de trabalho e as formas mais “modernas” como os contêineres. Surge então a questão de que esse mesmo trabalhador, dependendo de sua função e do recrutamento no trabalho, pode ser escalado ou não para ambas as situações. Agrava-se também o sofrimento relativo ao esforço mental, mudando um pouco os problemas de saúde enfrentados por esses

² Informações coletadas durante visita realizada ao porto de Santos no segundo semestre de 2008 por meio do eixo: O Ser Humano e Sua Inserção Social ministrado pelo Campus Baixada Santista da Unifesp.

trabalhadores e as significações atribuídas ao adoecimento sobre a perspectiva das relações de gênero.

Modificar a organização do trabalho altera o modo pelo qual o trabalhador se organiza e vivencia suas relações (com o trabalho, familiares e de amizade). Sendo assim, há uma influência em todos os âmbitos de sua vida, por exemplo: aumento ou não da segurança direta do trabalhador influi no nível de estresse vivenciado por ele, alterando suas vivências interpessoais. Trabalhadores que provêm de famílias de estivadores são aqueles que têm maior contato com essa questão, pois sabem por intermédio de seus familiares (às vezes por própria experiência também) como se deu esse processo e vivenciam duplamente a influência de um pensamento masculino – o homem como mantenedor da casa, invulnerável – ou seja, participantes de “uma identidade de homem-trabalhador historicamente criada na referência aos pares (familiares, amigos, vizinhos, companheiros de sindicato) que atuam neste meio” (Machin, Couto e Rossi, 2009).

O Órgão Gestor da Mão de Obra do porto de Santos não liberou dados sobre a distribuição dos trabalhadores do porto segundo categoria de trabalho, turnos realizados e contratos estabelecidos, apesar de essa demanda ter sido feita oficialmente e haver uma disponibilidade informal quanto ao acesso a estes dados. No entanto, a partir do trabalho de campo soubemos que a distribuição do trabalho ocorre quatro vezes por dia, por volta das 6h45, 12h45, 18h45 e 24h30; o trabalhador pode ser registrado (tem prioridade de ter a possibilidade de trabalhar), cadastrado (trabalha caso os registrados não tenham preenchido todas as vagas) ou vinculado (o trabalhador é vinculado à operadora portuária e tem salário fixo, sendo contratado como celetista/CLT) (Queiróz et al., 2011).

A seguir, apresento uma tabela que relaciona os números de trabalhadores avulsos em atividade de acordo com cada categoria profissional, baseada nos dados apresentados por Queiróz et al. (2011):

Categoria	Nº de TPAS ativos- OGMO
Estivadores	2.675
Trabalhadores da	1122
Conferentes de carga	160
Vigias	146
Consertadores	66
Trabalhadores do Bloco	221
Total	4.390

Identidade e masculinidade

Entende-se “Identidade” como “um sistema de representações que permite a construção do “eu”, ou seja, que permite que o indivíduo se torne semelhante a si mesmo e diferente dos outros” (Silva e Silva, 2006). Estes autores nos falam da “Identidade Social” como “o que caracteriza cada indivíduo como pessoa e define o comportamento humano influenciado socialmente. Nesse sentido, a **identidade** social é o conjunto de papéis desempenhados pelo sujeito *per si*”; esses papéis se referem às expectativas da sociedade. Para além disso, Silva e Silva (2006) postulam que a identidade é uma formação histórica que não existe por si só e sempre se constrói na comparação com outras identidades “pois sempre nos identificamos como o que somos para nos distinguir de outras pessoas”. Já Schmidt (2006) traz um pensamento bastante pertinente acerca de “relatos orais” como sendo “recursos preciosos para a compreensão da formação identitária (...) buscam fixar um conjunto mais ou menos estável de características individuais, os relatos

acolhem a idéia de identidades em trânsito no tempo e no espaço, abrigando as dimensões heterogêneas e plurais da experiência, bem como suas mutações no tempo” (p. 1). Schmidt (2006) nos fala ainda que “toda falha no par identidade/alteridade corresponde a um enfraquecimento da lógica simbólica que torna possíveis e efetivas as relações entre uns e outros. Não conseguir criar relações significativas entre uns e outros (crise de sentido) tem ressonâncias sociais e psicológicas importantes, especialmente em situações de intenso contato intercultural, como aquela da colonização, esta da modernização ou globalização” (p. 3).

É interessante considerar que para manter um “status” de que o homem é uma figura viril, resistente à dor e ao sofrimento, quase que invulnerável, o indivíduo é capaz de recusar a procura a cuidados médicos preventivos. A idéia de que com essas atitudes eles estão construindo um gênero (Courtenay, 2000), também traz o pensamento de que cuidar da saúde é algo feminino, a não ser claro que o problema enfrentado por esses homens seja uma consequência de seu trabalho, que é *perigoso, pesado, árduo*, enfim, masculino.

Sobre a masculinidade, Braz (2005) afirma que ela é construída culturalmente, “para afirmar uma identidade masculina, deve se convencer e convencer os outros de que não é uma mulher, não é um bebê e não é um homossexual”. A autora discorre que a identidade masculina é veiculada como forte, capaz, protetora, violenta, decidida e corajosa, mas que essas características impedem a função de autoconservação. Braz (2005) ressalta ainda que há um ônus em sustentar esse “ideal heróico” e fala da “dificuldade, em parte, em procurar ajuda ou cuidados médicos, enfim, em ser assistido já que foram criados para assistir e prover” (p.100).

Giffin (2005) se baseia nas ideias de Seidler (1991) para pensar acerca da opressão vivida pelos homens na sociedade contemporânea “no âmbito do trabalho, os homens precisam se tratar como objetos, tanto para manter o ritmo do trabalho sobre o qual não têm controle, como na supressão de sentimentos de raiva e ressentimento que resultam da sua falta de poder nessas relações” (p. 52).

Welzer-Lang (2001) reforça a ideia de que ser (tornar-se) homem se caracteriza pelo combate aos aspectos que podem ser atribuídos às mulheres. O autor afirma que é na “Casa dos Homens” (lugares os quais seu uso ou presença é exclusivo por homens) que esse pensamento se forma. Welzer-Lang (2001) caracteriza esses locais como ambientes monossexuados no qual “se incorporam gestos, movimentos, reações masculinas, todo o capital de atitudes que contribuirão para se tornar um homem” (p. 463). O autor afirma que a socialização nas “Casas dos Homens” continua na vida adulta, e complementa a caracterização desses lugares com a necessidade de se distinguir sempre “dos fracos, das femeazinhas, dos ‘veados’, ou seja, daqueles que podem ser considerados ‘não-homens’” (p. 465).

É inegável que as mudanças ocasionadas pelo processo de modernização portuária e as questões de gênero (masculinidade) geram consequências nas relações interpessoais e na percepção de adoecimento dos indivíduos envolvidos (in)diretamente com esse ambiente. Investigar as consequências desse processo para as gerações de trabalhadores portuários santistas sob uma perspectiva de gênero é importante para compreender processos que podem estar associados nos contextos de saúde e adoecimento nesta esfera.

Metodologia

O propósito da pesquisa e seu problema de investigação orientaram a utilização da metodologia qualitativa. Foram empregados os seguintes instrumentos de coleta de dados:

1. Levantamento de dados secundários tanto sobre o porto de Santos (no sentido de contextualizar o que está sendo estudado – atividade, organização e processos de trabalho) quanto sobre os trabalhadores;
 - a) Dados relacionados às distribuições dos trabalhadores portuários segundo categoria de trabalho, turnos realizados e contratos estabelecidos;
 - b) Dados acerca do tempo de exercício da profissão portuária, ou seja, saber há quanto tempo esse trabalhador exerce sua atividade no porto;
2. Entrevistas semi-estruturadas com trabalhadores portuários;

As entrevistas foram realizadas com os trabalhadores portuários levando em consideração “tempo de trabalho no porto santista”, pois devido ao objetivo da pesquisa o interesse de investigação era contemplado por trabalhadores com pelo menos 16 anos (à época da realização da pesquisa) de atuação no porto de Santos (levando-se em consideração que a criação da Lei de Modernização dos Portos ocorreu em 1993).

Os trabalhadores foram selecionados por meio de contato direto nos locais de distribuição de trabalho no porto denominados por “paredes” em dias e horários alternados.

Duarte (2002) afirma que, na pesquisa qualitativa, o número de entrevistas realizadas vai depender das informações obtidas “enquanto estiverem aparecendo ‘dados’ originais ou pistas que possam indicar novas perspectivas à investigação em curso as entrevistas precisam continuar sendo feitas”, no entanto, as informações recorrentes explicitam que se chegou no “ponto de saturação”, mas é sempre possível voltar a campo para esclarecimentos (p. 144). Tendo isso em vista, não houve definição de amostra, contudo as entrevistas buscaram o registro da percepção de profissionais inseridos em atividades de trabalho distintas, já que a inserção dos trabalhadores em atividade portuária é relativamente diversa.

Martins (2004) pondera que se deve tomar cuidado com o excesso de identificação com a população ou realidade estudada. Evitando assim o relato das coisas como gostaríamos que fossem e não como realmente são. A ideia explicitada pela autora é a de evitar que o pesquisador realize avaliações antes de fazer uma análise objetiva. Ela afirma ainda que isso fortalece a autonomia dos sujeitos estudados (p. 296).

Os procedimentos da presente pesquisa estiveram em conformidade com os preceitos estabelecidos na Resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde – Pesquisa Envolvendo Seres Humanos. Os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo 2) visaram assegurar cuidados éticos para que a participação dos informantes se desse de maneira voluntária, consciente e segura.

O campo da pesquisa

A pesquisa maior previa uma familiarização dos alunos pesquisadores com o ambiente de pesquisa, nesse caso, o porto de Santos. Em vista disso, foi realizada

uma primeira ida a campo com as coordenadoras da pesquisa professoras doutoras Maria de Fátima Ferreira Queiroz e Rosana Machin.

Nessa ocasião, visitamos o Terminal 37, operado pela “Libra Terminais”. Quando chegamos, havia acabado de terminar o carregamento de um navio de contêineres. Por causa disso, foi possível que conversássemos com alguns trabalhadores que ainda estavam por lá. Nessa conversa, ficamos sabendo mais sobre como ocorre a operação portuária: o nome dos equipamentos e os acessórios utilizados para colocar o contêiner no navio e como eles funcionam; como o trabalhador opera esses equipamentos e as queixas sobre o trabalho (é estressante, gera uma grande tensão para o portuário e provoca dores no pescoço. Segundo eles, isso acontece pois o operador do portêiner fica a mais ou menos 60 metros de altura olhando para baixo, tem que se preocupar com o correto posicionamento do contêiner e qualquer erro pode gerar graves acidentes).

Após essa conversa, continuamos a andar pelo terminal e chegamos à divisa com o terminal 38, que é estatal. O representante do OGMO (Órgão Gestor da Mão de Obra) que estava conosco, após realizar um telefonema, disse que nós podíamos transitar pelo terminal 38 sem problemas. Estava acontecendo o carregamento de soja em um navio. O cheiro era forte e desagradável e identificamos presença de insetos, o que chama atenção para as condições sanitárias em que os carregamentos são realizados e os possíveis desdobramentos para aqueles que trabalham no lugar.

Uma parte importante para a coleta de dados para a pesquisa maior se baseava na aplicação de questionários. O questionário em questão, não faz parte desta pesquisa, mas menciono esta atividade, pois a capacitação realizada foi importante para uma maior familiaridade com o universo da pesquisa (O Porto) e

trouxe importantes elementos para as entrevistas com portuários que foram realizadas nesta pesquisa.

O questionário abordava temáticas como organização do trabalho, fadiga, lombalgia, afetação do sistema músculo-esquelético, acidentes de mão, sofrimento mental e abuso de álcool e drogas e ocorreram dois encontros para treinamento na atividade de campo. Na segunda reunião, contamos com a presença de dois ex-trabalhadores portuários. Os alunos foram divididos em duas turmas, elas eram compostas por um convidado, cerca de oito alunos e um supervisor de campo. Foi uma experiência bastante ilustrativa, pois ela permitiu o esclarecimento de dúvidas e a realização de algumas alterações, que facilitassem tanto nossa utilização do instrumento quanto a escolha da resposta pelo entrevistado.

A aplicação do questionário e o seu treinamento foram experiências que ecoaram na realização do projeto de iniciação científica, pois ajudaram a saber como me posicionar durante a entrevista, como abordar o trabalhador portuário, como montar meu roteiro de entrevistas. Para aplicar questionários com os trabalhadores portuários no local que eles “pegam” trabalho foi necessária certa agilidade e habilidade com aquele instrumento, pois o trabalhador estava, na maioria das vezes com pressa, em razão do pouco tempo entre a distribuição do trabalho e o momento de se apresentar no terminal para executá-lo.

Destaco que cada visita a campo foi registrada em um diário de campo cujo conteúdo foi incorporado na análise do material de campo.

Elaborei um roteiro para as entrevistas semiestruturadas e o submeti a um pré-teste com um entrevistado. As entrevistas foram realizadas no período de Outubro de 2009 a março de 2010. Algumas poucas alterações foram realizadas e o roteiro utilizado é apresentado abaixo.

Processo de modernização

- Como você se tornou um trabalhador portuário? (Como foi isso?)
- Há quanto tempo trabalha no porto?
- O que você acha que mudou nesse tempo? (Como foi essa mudança?)
- Alguém da sua família também trabalha ou trabalhou no porto?
- Como era o porto quando você começou? (No sentido do que você fazia)
- E como ele é hoje? (Por que você acha que teve essa mudança?)
- Você gosta de seu trabalho? (Por quê?)
- Que conselho você daria se alguém mais jovem (filho/sobrinho/vizinho) quisesse seguir essa profissão?

Masculinidade e trabalho

- O que é preciso para ser trabalhador portuário? (Por quê?) E isso tem mudado? Ou não?
- Há mulheres trabalhando na estiva?
- E se tivesse como seria?

Saúde

- Qual foi o seu último problema de saúde? (O que fez em relação a isso?)
- Você acha que isso tem alguma relação com seu trabalho? Por quê?
- Quando você tem algum problema de saúde o que procura? Por quê?
- Como chegou lá?
- O que achou do atendimento?

Apresento a seguir um quadro com a caracterização dos entrevistados.

Sigla	Idade	Função	Tempo de trabalho no porto	Oriundo de família portuária
CE	51	Estivador	33 anos	Não
AB	64	Conferente	37 anos	Não
PS	49	Conferente	31 anos	Não
AO	62	Operador de Máquinas	37 anos	Sim
CC	50	Operador de Máquinas	33 anos	Sim
JD	48	Operador de Máquinas	28 anos	Sim

A
s
entrevi
stas
foram
gravad
as em

áudio mediante o consentimento informado dos entrevistados e cada uma teve a duração máxima de quarenta minutos (40). Após a realização de cada entrevista, elas foram transcritas na íntegra para posterior análise.

Análise das entrevistas

Para analisar as entrevistas recorreu-se ao método de leitura flutuante e em profundidade do material coletado, tanto das entrevistas quanto da observação, buscando os sentidos tanto do discurso manifesto, quanto do latente. Os dados

observados e anotados no diário de campo, assim como as entrevistas gravadas e transcritas foram analisados a partir da identificação de temas específicos considerados relevantes à compreensão dos significados do objeto estudado (Minayo, 1992). O material das entrevistas foi classificado com base em extratos de narrativas, frases repetitivas e não usuais identificadas nos depoimentos; fragmentado, esse material foi sistematizado em categorias classificatórias, ou categorias empíricas que expressam a visão de mundo dos próprios entrevistados.

Dentre as categorias empíricas privilegiadas na análise foram:

“Tecnologia/Modernização”; “Condição de Trabalho”; “Saúde/Adoecimento”; “Valor do Trabalho” e “Sofrimento”.

Dificuldades encontradas:

Os obstáculos que me deparei para realizar o projeto foram: a familiarização com o local; a desconfiança dos trabalhadores em relação à entrevista em si, ao termo de consentimento e ao fato de ser uma entrevista gravada.

O local de distribuição do trabalho portuário é relativamente afastado, de difícil acesso e sua dinâmica é diferenciada. Posso dizer que demorei para me familiarizar com esse ambiente.

O fato de participar de uma entrevista, de assinar um documento ou de ter o discurso gravado é algo que deixou os trabalhadores receosos. Na minha experiência o que surgia como maior empecilho para a realização da entrevista era o momento de assinar o TCLE. Acredito que isso ocorria pelo receio de ser implicado com declarações realizadas sobre as condições de trabalho.

Discussão

Modernização

Na visão dos trabalhadores entrevistados, a grande mudança entre como era o trabalho portuário antes da modernização e como ele se estrutura atualmente se deu com a implantação dos contêineres. Nesse sentido, a modernização é compreendida como um fato que antecede a lei de modernização dos portos de 1993 e descrito como algo vinculado ao processo de trabalho. Antigamente a maioria do trabalho era designado de “carga geral”: *“Que seria carga geral no dia de hoje: carga solta, carga em trânsito”* (CE, estivador). Atualmente essa carga é armazenada dentro dos contêineres nos terminais retro portuários e esses contêineres chegam ao cais apenas para serem embarcados. Com esse processo, o trabalho foi acelerado, mas o risco da ocorrência de acidentes aumentou devido à carga suspensa (os contêineres são içados para serem embarcados). Algumas atividades de embarque/desembarque são identificadas como as que sofreram maior impacto com o processo de inserção dos contêineres. Assim, por exemplo, o descarregamento de bobinas de papel: *“Antigamente (...) o máximo que saía eram 3, 4 bobinas. Hoje em dia sai num aparelho só, 12 bobinas de cada lado, 8 bobinas”* (JD, operador de máquinas). Essas informações reforçam os achados de Machin, Couto e Rossi (2009) em seu trabalho sobre a relação trabalho-saúde nos portuários de Santos, pois afirmam que diminuiu a quantidade de atividades que demandam somente força física. E surge a necessidade da qualificação do trabalhador (p. 640).

Outra mudança importante para o trabalhador foi em relação ao ganho. Cinco dos oito entrevistados se referiram a esse assunto, dos quais quatro afirmam que diminuiu o pagamento recebido por atividade realizada no porto:

“antigamente, nós chegamos ganhando 10 salários mínimos com certa facilidade. O ganho era maior, hoje em dia que tem uma quantidade de trabalho mais, que desenvolve mais em menos horas, mas os salários foram ficando achatados” (JD, operador de máquinas).

A modernização é identificada também com o desemprego de trabalhadores, já que o processo implicou numa diminuição da mão de obra avulsa e, para algumas categorias de trabalhadores, em particular os da estiva, a oferta de alguns trabalhos tem diminuído. Assim, o aumento de trabalho com utilização de maior tecnologia no embarque/desembarque com uso de contêineres e mais maquinário diminui o número de trabalhadores por terno, mas também diminui o trabalho de estiva a exigir maior esforço físico (Machin, Couto e Rossi, 2009, p. 643).

A modernização é vista como algo inevitável e que não pode ser impedida. E como consequência, percebe-se um sentimento de impotência e conformismo em relação a essa situação:

“O sistema é esse. Tá implantado, desde o momento que eu aceitei, eu só tenho que administrar ele, certo? (...) eu acho que certas coisas, certas inormalidades que eles fazem num se torna normal pra eles mesmos, pra mim se torna animal, porque o que fazem... sem chance, sabe?” (CE, estivador)

Esses discursos podem ser entendidos e avaliados de acordo com a seguinte idéia:

"No âmbito do trabalho, os homens precisam se tratar como objetos, tanto para manter o ritmo do trabalho sobre o qual não têm controle, como na supressão de sentimentos de raiva e ressentimento que resultam da sua falta de poder nessas relações." (Seidler apud Giffin 2005, p. 52).

Condições de trabalho

A qualificação do trabalhador é vista como uma saída para um ganho maior e como uma característica importante atualmente para ser um portuário. Esse pensamento pode ser associado à ideia das mudanças como algo inevitável. Coexistem no porto tecnologia de ponta e máquinas ultrapassadas. A insalubridade é um fator que influencia na relação ganho/trabalho realizado:

"Máquina velha, queixo duro, barulhenta, cheia de buraco. Eu vou trabalhar no enxofre, a máquina cheia de buraco, o ar condicionado é adaptado, se eu ligar aquele ar (...) ele vai me trazer o gás que tá no porão do enxofre, do carvão, da uréia, vai acabar me prejudicando lá dentro, já perdemos companheiros assim." (CC, operador de máquinas);

"Tenho 16 cursos feitos pela capitania e pelo OGMO. Então hoje eu tenho algumas regalias porque eu sou um cara cursado, eu tenho uma escala de tratorista que tem que ter vários cursos pra você frequentar, então eu não posso reclamar, eu queria ter mais, mais condições de trabalhar mais, um ganho melhor." (JD, operador de máquinas)

Machin, Couto e Rossi (2009) também reforçam esses achados, pois afirmam que os trabalhadores revelam insatisfação com a existência de equipamentos "em condições precárias de operação" e com a diminuição do ganho. "O que acarreta tratar o trabalho portuário como fonte secundária de ganho ou estar presente na "parede" com maior frequência visando aumentar as possibilidades de obter trabalho" (p. 645).

Nesse contexto portuário, outros aspectos trazidos pelos entrevistados compõem a conjuntura do trabalho. Com o aumento da tecnologia do maquinário

utilizado nas operações portuárias foi relatado que houve um aumento em praticidade. No que diz respeito ao trabalho do Órgão Gestor da Mão-de-Obra foram elencados as realizações de exames médicos periódicos com o intuito de avaliar a aptidão física para o trabalho; aumento da fiscalização em relação à segurança no trabalho (foi relatado que isso gerou diminuição no número de acidentes, ao mesmo tempo em que aumentou o receio gerado pelo risco de acidente); a imposição de “castigos” aos trabalhadores que não agem de acordo com o trabalho que deve ser realizado, podendo variar quanto ao número de períodos que o trabalhador fica impedido de trabalhar; o OGMO bloqueia o número de cadastro ou registro do trabalhador que se vincula a qualquer operadora portuária. Outras questões levantadas foram condições precárias de higiene na região do cais, falta de condições para se alimentar durante a jornada de trabalho, falta de descanso ao se trabalhar em determinados terminais portuários, o ganho oscila durante o ano devido ao número de períodos trabalhados e ao movimento no porto que difere nos vários períodos do ano (sazonalidade), a diversidade de trabalhos que podem ser executados por um mesmo trabalhador, a liberdade que o trabalhador tem de aceitar ou não realizar o trabalho para o qual foi designado³.

Saúde e Adoecimento

Quando questionados sobre problemas de saúde, os dois trabalhadores com mais tempo de porto afirmaram fazer exames periódicos, outro disse ter somente

³ Anteriormente o trabalho portuário era realizado em jornadas de oito (8) horas. Agora o Porto opera 24 horas e os turnos se realizam em período de seis (6) horas.

problemas “bolsais”, ou seja, de ordem econômica, enquanto que outros dois portuários mostram que procuram o serviço médico quando já estão passando mal.

“O organismo da gente, ele não avisa, ele só avisa quando você passa mal, cê entendeu?” (CE, estivador);

“Eu tenho plano de saúde, eu tô passando mal, eu procuro o médico. Eu não vou na farmácia que o cara fala “Toma isso que é bom.” Tem que procurar um médico, aí eu vou atrás do médico” (JD, operador de máquinas).

Essa questão pode ser analisada a partir do estudo de Braz (2005) sobre a construção da subjetividade masculina e a influência gerada na saúde do homem. Segundo a autora a identidade masculina é veiculada como forte, capaz, protetora, violenta, decidida e corajosa e essas características impedem a função de autoconservação. A autora traz também a ideia de que os homens têm uma dificuldade de serem assistidos, pois foram criados para assistir e prover (p. 100).

Diversos relatos dos trabalhadores explicitam aquilo que Dejours (1992) chamou de “estratégias defensivas”. Elas são mecanismos que “têm por objetivo mascarar, conter e ocultar uma ansiedade particularmente grave” (p. 35), o enlouquecimento no trabalho advém da falha dessas estratégias.

“Quem conhece navio, sabe aonde pisar, sabe aonde andar, cê quer ver? (...). A gente quando tá no convés do navio, que a gente vai, qual é o lugar que a gente fica? Lado de mar! Por que lado de mar? (...) A gente tem a nossa malandragem de falar: esse lado é lado de terra, lado de terra quer dizer é lado de subir, entendeu? Que é o lado onde a escada do navio que a gente desce e esse lado [o lado oposto] que é o lado de mar (...) neste lado só quem sobe é o prático, a praticagem que vai buscar o navio, então a gente chama de lado de mar. Por que que agente só fica no lado de mar? Porque não há carga suspensa no lado de mar, a carga suspensa é no lado de terra. Que quando ela sai do píer para adentrar dentro do porão do navio você não pode ficar embaixo, ela pode estourar” (CE, estivador).

Para Dejours (1992), a estratégia é operatória quando todos os interessados participam dela.

"Já solicitei também pra colocar nas máquinas (...) tubos de oxigênio, que se por acaso der um problema no motorista aí, no monotécnico ele tem um recurso rápido e já tem um tubo ali dentro pra ele poder respirar até chegar alguém" (CC, operador de máquinas);

"Era um trabalho que todo mundo se adequava: 'Oh! Esse aqui não leva porque é ruim, leva aquele ali que é bom'. Fomos sempre tocando." (JD, operador de máquinas)

Os mecanismos defensivos são elaborados por grupos sociais específicos então, devem-se procurar as particularidades de cada um desses mecanismos. Ou seja, "os caracteres específicos deverão ser relacionados à natureza da organização do trabalho" (p. 35-36).

Os trabalhadores identificam no processo e organização do trabalho várias situações que podem implicar em adoecimento e acidentes de trabalho, chegam a mencionar que buscam ajuda quando necessitam, no entanto, esta busca é postergada para uma situação de ser acionada quando o problema, os sinais do adoecimento já são percebidos. A realização do exame periódico se dá, pois deste depende ser classificado como apto para o trabalho e sua não realização pode impedir o acesso ao trabalho.

Valor do trabalho

Segundo os entrevistados, a possibilidade de mulheres trabalharem no porto surge por causa das máquinas. Na estiva há esse consenso aliado à ideia de que em trabalhos mais pesados (como sacarias) elas teriam dificuldade para trabalhar e que a força física era um impedimento no passado, e “coragem” foi dita como uma característica muito importante para se trabalhar no porto. Houve a afirmação de que na Companhia Docas de Santos não tinha mulher trabalhando no cais devido à falta de sanitário feminino. Nos discursos é recorrente a ideia da presença da mulher como algo que mudaria a maneira a qual os trabalhadores se tratam e conversam:

“Tem uma mulher do meu lado, eu não vou ficar falando palavras que ela não mereça ouvir, se tá só entre homens, os caras falam o que quiser e tudo bem. É que nem rodinha de homem e de mulher, lá é uma fofoca e aqui é outra. Agora se ficar misto, aí a conversa já é mais sadia, depende da mulher e depende do homem” (CC, operador de máquinas);

“Tudo tem suas regras né?! Acredito que haveria uma regra para a área de trabalho e seria uma coisa normal. Tem que respeitar as pessoas. Eu não acho nada demais...” (JD, operador de máquinas).

A ideia de “casa dos homens” – ambientes monossexuados, assim como o porto, nos quais “se incorporam gestos, movimentos, reações masculinas, todo o capital de atitudes que contribuirão para se tornar um homem” (p. 463) – trabalhada por Welzer-Lang (2001) em seu artigo sobre a dominação masculina, pode ser percebida no momento que o trabalhador afirma “(...) *se tá só entre homens, os caras falam o que quiser e tudo bem*”.

Os oito entrevistados afirmaram amar ou adorar o trabalho: “*eu abracei essa profissão, ela é muito gratificante.*” (AO, operador de máquinas)

O amor ao trabalho no porto contrasta em alguns discursos com o não possível encorajamento de alguém mais jovem que quisesse trabalhar no porto. O mesmo trabalhador que diz:

“Eu aconselho a ter outro tipo de profissão. Porque aqui já foi bom pra quem tá que nem na minha fase, com mais de 20 anos de cais (...) eu acredito que pra quem vai começar tem coisas melhores.” (JD, operador de máquinas).

Afirma mais tarde que:

“Aqui é um negócio apaixonante, você pega amor aqui, eu tinha estudo, eu tava no quartel, tinha saído do quartel, prestei concurso pra ir pra PM, tava fazendo SENAI, meu sonho era trabalhar na COSIPA”. (JD, operador de máquinas).

A masculinidade surgiu explicitamente no seguinte discurso:

“A minha carteira preta é a minha primeira mulher, a segunda fica em casa. E eu amo o meu trabalho, eu amo mais o trabalho do que a própria mulher, porque sem o meu trabalho eu não posso ter nenhuma delas.” (CC, operador de máquinas).

O ganho proveniente do trabalho é o que permite que ele tenha a mulher que quiser. Esse discurso evidencia uma concepção de papel do homem em uma relação. Ao mesmo tempo em que se aceita a mulher como trabalhadora portuária, se reafirma a imagem do homem como figura provedora.

Sufrimento

Pensar em mudança da estruturação do trabalho implica pensar em mudança na organização subjetiva e objetiva da vida do trabalhador. Por “organização

objetiva” refere-se às atividades desenvolvidas no dia-a-dia do trabalho; e por “organização subjetiva” refere-se à realidade intrapsíquica do trabalhador (na sua porção que é influenciada pelo trabalho).

As mudanças oriundas do processo de modernização portuária tiveram como consequência, entre outras, a diminuição do ganho do trabalhador, aumento da velocidade das operações portuárias, quebra no monopólio do sindicato na distribuição do trabalho, perda da capacidade de mobilização dos trabalhadores.

O sofrimento mental surge da desvalorização do trabalho, da diminuição do ganho, do fato de que a modernização que veio com a criação da lei 8.630 de modernização dos portos abalou a estrutura de poder regente no porto e os trabalhadores perderam muitas condições como a possibilidade de eles mesmos realizarem a distribuição do trabalho e a facilidade de se tornar um portuário (antigamente bastava possuir uma carteira de trabalho, conhecida por carteira preta⁴), quebrando com o papel do sindicato *“Infelizmente as nossas crianças não podem vir mais pra cá, porque eu, ele, o outro, não podemos mais trazer”* (CC, operador de máquinas). Atualmente, o OGMO não permite mais a entrada de trabalhadores na categoria de registrados, pois afirma que há portuários em excesso.

“Antes faziam mais [os sindicatos], porque a força era maior (...) antes se nós quiséssemos um aumento, vamo dizer, de trinta por cento, nós parávamos o cais todo, hoje não. Hoje se a gente parar eles põe...põe uma medida de segurança aqui e [fala incompreensível] então não tem mais como parar, hoje não tem mais como fazer uma greve, hoje...” (RF, bloqueiro);

4

JD: *“Antigamente, como tinha muita mão de obra a gente trabalha como carteira profissional pra complementar o trabalho da estiva. Aí depois da carteira profissional nós adquirimos a senha que era dada pela capitania dos portos. Você adquiria uma certa quantidade de horas, aí você adquiria sua senha, aí depois da senha você adquiria um número de horas pra você poder entrar como associado do sindicato que aonde você tem condição de escolher melhores trabalhos.”*

“Isso trouxe uma consequência de desemprego. Hoje nós temos muita mão de obra ociosa, ou seja, nós temos um contingente grande de trabalhadores e a demanda de trabalho é bem menor” (AO, operador de máquinas);

“Hoje em dia o trabalhador foi cortado a aposentadoria especial que tinha no cais e hoje não tem, então pô se isso aqui não é correr risco de vida, eu não sei mais o que é” (JD, operador de máquinas).

No material analisado, a designação “estresse” surge como um fator inerente ao ofício do trabalhador avulso (mas como uma característica mais contemporânea do trabalho) e como um resultado de múltiplas origens:

“Tem, e como né, meu? Muito...tem porque depende de muita coisa o trabalhador avulso. Ele depende do navio chegar, ele depende da numeração dele tá perto, ele depende se lá no terminal tá tudo correto ou não, se tá tudo ok, sabe? Ele depende lá de uma máquina, não sabe lá se essa máquina vai funcionar, ela trabalha 24 horas, não tem uma manutenção. Então, depende de muita coisa. Você chega lá o trabalho não é aquilo que você quer, e...gera muita coisa, acaba gerando o quê? O estresse, né? (...) Você trabalha muito com a cabeça hoje. Não tem esse negócio “é estivador, pega peso e tal”, esquece, é muito mental hoje essa parte minha e do outro trabalhador também, né? (...) E o trabalhador avulso ele depende de tudo isso, de tá tudo correto. Por quê? Você depende de produção, se não tiver uma produção você não ganha, ganha, mas irrisório, né? Você vai ali pra ganhar 30 reais? Acabou o dia, né? Você podendo ganhar 100, 80, né (...) e isso te causa muito estresse hoje pro trabalhador portuário, o avulso, né?” (JS, estivador);

“De vez em quando bate o cansaço, mas isso é... você trabalhando direto, você vai sentir o cansaço mesmo físico, logo de vez em quando um cansaço mental também, aí é quando eu dou uma brechada, paro, vou descansar que é pra num...” (RF, bloqueiro).

Os desgastes físico e mental passam a coexistir na realidade desse trabalhador e o sentimento de desvalorização do trabalho soma-se a eles compondo o sofrimento vivenciado pelos trabalhadores:

“Porque ela [privatização] teria que dar mais garantia de trabalho e ela não, ela desemprega” (CE, estivador);

“Como eu falo, é um trabalho também que já não... já corresponde você tem que colocar a mão nele e não paga aquilo que é merecidamente pagar também, cé tá entendendo? Que é muito desgastante.” (CE, estivador);

“Aí veio a CODESP e começou então as divisões de setores... privatizações, um terminal pega uma fatia de um lado, o outro terminal pega

do outro e fica aquela guerra do patrão contra empregado. “Eu não quero esse trabalho”, “Só quero tantos homens”, então você tem que se adequar ao sistema, “eu não posso dar os 10 (trabalhadores), mas eu vou pelo menos tentar jogar 5 lá dentro”, “eu não vou pagar 200, mas eu vou pagar 120”. Então você tem também que ser maleável, mas foi muito sofrimento, muita gente sentiu, muitos se revoltaram” (JD, operador de máquinas);

Outro aspecto que compõe o sofrimento mental dos trabalhadores portuários avulsos é o do risco de acidente ou periculosidade do trabalho portuário:

“Porque você vê um amigo meu morrer ali. Você vê, você vê, você praticamente quando sai da sua casa pra você trabalhar, cê não sabe se você volta. É tudo perigoso, é barulho o dia todo no ouvido, é barulho daqui, barulho dali, você dorme com esse barulho e acorda com esse barulho. E fora o barulho do seu dia-a-dia mesmo, da sua casa (...) é pra sua segurança, você que tem que ser sua segurança tu tá entendendo?” (CE, estivador).

Considerações finais

Quatro dos oito entrevistados possuem ou possuíram familiares que trabalham ou trabalharam no porto. Esse fator é muito importante na contextualização do trabalhador portuário, pois é algo que influencia as relações de trabalho no porto desde muito antes da modernização acontecer. Antigamente, o grau de parentesco era uma característica que permitia o ingresso no trabalho portuário. Esse tipo de situação não ocorre mais atualmente, já que para trabalhar no Porto é necessário o registro profissional e este, após a lei de modernização portuária, só ocorre por meio do preenchimento de alguns requisitos como tempo de trabalho como cadastrado e comprovação de participação em cursos de capacitação. No entanto, essa característica geracional ainda é bastante valorizada pelos trabalhadores, é algo que fica nítido durante as entrevistas:

“O porto tem trabalhos de risco, alta periculosidade, é insalubre, então se você não gosta, não tem família aqui, não sabe como é que funciona, fica complicado você deixar isso entrar dentro de você.” (PS, conferente);

“Sempre se puxou o filho, sobrinho, neto... a própria família gostava, né... trabalhar junto com o pai, o avô, o tio, né? Hoje mudou muito, hoje nós não tem mais isso, mas antigamente era gostoso ver, trabalhar com seu próprio pai trabalhando, ele te ensinando o navio, entendeu? Pô, teve um tio meu agora aposentou tem, faz uns 5 anos, ele descia no porão do navio pra ensinar...eu, o filho dele “oh P., é assim que a carga tem que ir”...a importância assim maior é essa, né?” (JS, estivador).

A modernização influenciou os processos de saúde e adoecimento no porto de Santos na medida em que o sofrimento mental toma um espaço maior na vida desses trabalhadores, que sentem seu ofício desvalorizado (como dito anteriormente o processo de modernização alterou as relações de poder no porto e diminuiu a autonomia dos portuários que sempre se auto-denominaram “operários sem patrões”):

“Alguém tem que olhar por nós. Porque com todas as mazelas da nossa categoria, nós desenvolvemos muito esse país e ninguém tá olhando pra gente, trabalhador. O importante é tirar o máximo do trabalhador e pagar o mínimo. Nós queremos que pelo menos que arranque o máximo, mas que pague sabe?! Um pouco mais justo, só isso.” (JD, operador de máquinas).

Soma-se a isso a diminuição do ganho, o aumento do risco e a coexistência dos desgastes físico e mental.

Com os depoimentos recolhidos, percebe-se que para ser um portuário é necessário ter coragem, qualificação e principalmente gostar do que faz, é possível identificar em todos entrevistados os seguintes pensamentos:

“eu abracei essa profissão, ela é muito gratificante.” (AO, operador portuário);

“Vai ter que ter muita atenção (no porto), tem que gostar muito e aguentar um sofrimento aí do dia a dia aí fora as pressões dos patrões.” (CC, operador de máquinas).

A modernização do porto acarretou grandes mudanças na organização do trabalho, que por sua vez influencia a construção da identidade desses trabalhadores. Podemos concluir que as mudanças ocorridas com a modernização,

especialmente, com relação à organização e processo de trabalho, contrastam com a autonomia que os trabalhadores possuíam antigamente, mas trouxe a aceitação da mulher no ambiente de trabalho portuário em operações que são facilitadas pela tecnologia, isso parece não abalar a masculinidade dos trabalhadores.

Referências bibliográficas:

AGUIAR M.A.F, Junqueira LP, Freddo ACM. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. Revista de Administração Pública 2006 Nov/Dez; 40(6): 997-1017.

BRAZ, M. A construção da subjetividade masculina e seu impacto sobre a saúde do homem: reflexão bioética sobre justiça distributiva. *Revista Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v.10, n.1, p.97-104, 2005;

COURTENAY, W.H. Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health. *Social science and medicine* 2000; 50h13min-1401.

DEJOURS, C. As estratégias defensivas. In: Dejours C. *A loucura do trabalho*. 5ª edição. São Paulo: Editora Cortez-Oboré, 1992. Capítulo I, p. 27-47.

DIÉGUEZ, C.R.M.A. De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. [dissertação]. São Paulo (SP): Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo; 2007.

DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. *Cadernos de Pesquisa*, São Paulo, n.115, p. 139-154, 2002;

FREIRE, J. Mudança e modernização nas empresas portuguesas. *Sociologia*, maio 2002, no. 38, p.139-149. ISSN 0873-6529.

GIFFIN, K. A inserção dos homens nos estudos de gênero: contribuições de um sujeito histórico. *Revista Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v.10, n.1, p. 47-57, 2005;

MACHIN, R; COUTO, M.T; ROSSI, C.C.S. Representações de trabalhadores portuários de Santos-SP sobre a relação trabalho-saúde. *Revista Saúde e Sociedade*, São Paulo, v.18, n.4, p. 639-651, 2009;

MARTINS, H.H.T.S. Metodologia qualitativa de pesquisa. *Educação e Pesquisa*, São Paulo, v.30, n.2, p. 289-300, 2004;

MINAYO, M.C.S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo: Hucitec/Abrasco; 1992.

QUEIRÓZ, M.F.F. Et al. Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores. Santos, 2011. 161 p.

SARTI, I. Porto Vermelho. Rio de Janeiro: Paz e Terra; 1981.

SCHMIDT, M.L.S. Identidades de Fronteira: O Exemplo de Agentes Comunitários de Saúde do Programa de Saúde da Família. *VI Simpósio Nacional De Práticas Psicológicas em Instituição*. Vitória: UFES, 2006. ISSN/ISBN: 8599510134;

SILVA F.T. *Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da Unicamp; 2003;

SILVA, K.V; SILVA, M.H. Identidade. Disponível em: < http://www.igtf.rs.gov.br/wp-content/uploads/2012/03/conceito_IDENTIDADE.pdf >. Acesso em: 28 jan. 2013;

WELZER-LANG, D. A construção do masculino: dominação das mulheres e homofobia. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 9, n. 2, p. 460-482, 2001.

Anexos

ANEXO 1

COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO/HOSPITAL SÃO PAULO

São Paulo, 19 de Junho de 2009

CEP 0769/09

Ilmo(s). Sr(a). Pesquisador(a) Maria de Fátima Ferreira Queiróz

Co-Investigadores: Profa Dra Maria de Fátima Ferreira Queiróz; Profa Dra Eunice Nakamura; Profa Dra Márcia Thereza Couto Falcão; Profa Dra Rosana Machin; Profa Dra Pola Maria Poli de Araújo; Profa Dra Patrícia Rios Polletto;

Disciplina/Departamento Departamento Saúde Educação Sociedade da Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo;

Patrocinador Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico-CNPq;

**CARTA DE APROVAÇÃO E PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE
ÉTICA INSTITUCIONAL**

Ref: Projeto de pesquisa intitulado:

**'Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no
adoecimento dos trabalhadores'**

ÁREA TEMÁTICA ESPECIAL: Não há necessidade de envio à CONEP;

CARACTERÍSTICA DO ESTUDO: Estudo clínico observacional, populacional e epidemiológico;

RISCO PACIENTE: Sem risco, nenhum procedimento invasivo;

OBJETIVOS: Analisar as repercussões do processo de modernização do Porto de Santos nas formas de organização do trabalho portuário e na configuração de diferentes experiências de saúde e adoecimento dos Trabalhadores Portuários Avulsos.

RESUMO: A consecução do objetivo geral e específicos do estudo se dará através do desenvolvimento de subprojetos, considerando o olhar interdisciplinar sobre um mesmo objeto (o trabalhador portuário sob determinada organização do trabalho), de modo a garantir análises mais detalhadas sobre os temas; fadiga generalizada, distúrbios musculoesqueléticos, acidentes de trabalho, perspectiva geracional e de gênero, representações sociais de saúde e adoecimento. O estudo será realizado em trabalhadores portuários avulsos (TPAs) registrados, pois estes representam a força ativa do porto de Santos e do sexo masculino por ser o representativo da categoria, com tempo de serviço à pelo menos um ano de trabalho. Estão previstas etapas comuns aos SUBPROJETOS 1: analisar o processo de trabalho aprofundando o olhar sobre a organização do trabalho e as implicações sobre a saúde e o adoecimento dos trabalhadores do porto, pela avaliação: a) da sensação de fadiga, utilizando a Escala de Fadiga e análise do discurso, b) avaliação dos distúrbios musculoesqueléticos, utilizando Questionário Nórdico de Sintomas Osteomusculares- QNSO, c) avaliação da lombalgia, avaliação postural – Questionário Oswestry, avaliação de movimento lombar e de quadril através de Eletro goniômetro flexível e registro fotográfico da condição funcional da coluna lombar, d) avaliação dos acidentes de trabalho em membros superiores e mãos;

SUBPROJETO 2, analisar, sob a perspectiva geracional e de gênero, as transformações do trabalho portuário em decorrência do processo de modernização e suas implicações nas experiências simbólicas de saúde, adoecimento e

sofrimento, pela avaliação: a) etnográfica do contexto do cais; b) entrevistas em profundidade de TPAs (percepção das mudanças ocorridas, aspectos relacionados ao trabalho relacionados ao trabalho realizado, relação e divergências entre diferentes gerações de trabalhadores, valores e hábitos do trabalho masculino, concepções sobre saúde, adoecimento e sofrimento, estratégias de cuidado).

FUNDAMENTAÇÃO RACIONAL: Os dois subprojetos interagem uma vez que as análises têm como ponto de convergência a estruturação do trabalho portuário em Santos e as atividades de trabalho e vida dos trabalhadores, sob o olhar da saúde;

MATERIAL E METODO: Descritos e apresentados os instrumentos que serão utilizados nas entrevistas;

TCLE: Apresentados adequadamente, de acordo com cada subprojeto;

DETALHAMENTO FINANCEIRA: CNPq;

CRONOGRAMA: 22 meses;

OBJETIVO ACADÊMICO: Não envolve obtenção de título acadêmico;

PRIMEIRO RELATÓRIO PREVISTO PARA: 24/06/2010, os demais relatórios deverão ser entregues ao CEP anualmente até o termino do estudo;

Rua Botucatu, 572 - 1º andar - conj 14. CEP 04023-062 - São Paulo / Brasil

Tel.: (011) 5571-1062 - 5539 – 7162


O Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo ANALISOU e APROVOU o projeto de pesquisa referenciado.

1. Comunicar toda e qualquer alteração do projeto e termo de consentimento livre e esclarecido. Nestas circunstâncias a inclusão de pacientes deve ser temporariamente interrompida até a resposta do Comitê.

2. Comunicar imediatamente ao Comitê qualquer evento adverso ocorrido durante o desenvolvimento do estudo.

3. Os dados individuais de todas as etapas da pesquisa devem ser mantidos em local seguro por 5 anos para possível auditoria dos órgãos competentes.

Atenciosamente,



Prof. Dr. José Osmar Medina Pestana

Coordenador do Comitê de Ética em Pesquisa da

Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo

ANEXO 2

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA TRABALHADORES PORTUÁRIOS (ENTREVISTAS)

Subprojeto 1 e 2

PROJETO: Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores

Prezado Trabalhador,

Você está recebendo nesse momento informações sobre a pesquisa “Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores”. A pesquisa objetiva compreender as repercussões do processo de modernização nas formas de organização do trabalho portuário e na configuração de diferentes experiências de saúde, adoecimento e cuidado dos trabalhadores portuários avulsos.

Solicito autorização para entrevistar e gravar depoimentos a serem utilizados nesse estudo. A duração estimada da entrevista é de 40 minutos e ela trata de questões relativas ao seu trabalho (função, tempo de trabalho, organização da atividade) e sobre saúde e adoecimento.

Sua participação neste estudo é voluntária e mesmo que decida participar, você tem plena liberdade para solicitar, a qualquer momento, a interrupção da entrevista ou retirar seu consentimento.

Você pode e deve fazer todas as perguntas que julgar necessárias antes de concordar em participar do estudo, assim como a qualquer momento durante a nossa conversa.

Seu nome será mantido em segredo e as informações que você nos fornecerá não serão identificadas como suas. As informações obtidas serão analisadas em conjunto com outros trabalhadores, não sendo divulgada a identificação de nenhum trabalhador. Os registros, entretanto, estarão disponíveis para uso da pesquisa e para a produção de artigos científicos.

Você será mantido atualizado sobre os resultados que sejam do conhecimento das pesquisadoras.

Não há despesas pessoais para o participante em qualquer fase do estudo. Também não há compensação financeira relacionada à sua participação.

O estudo não apresenta riscos para os participantes. Não há benefício direto para o participante. Em qualquer etapa do estudo, você terá acesso a profissional responsável pela pesquisa para esclarecimento de eventuais dúvidas. A pesquisadora Maria de Fátima Ferreira Queiróz pode ser encontrada na UNIFESP – Departamento Saúde, Educação e Sociedade - Campus Baixada Santista – Avenida Saldanha da Gama, 89 Ponta da Praia - Santos - tel. 13.3261.3320/3222.2048. Se você tiver alguma consideração ou dúvida sobre a ética da pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) – Rua Botucatu, 572, cj.14, São Paulo/SP tel. 11.5576.4564.

Acredito ter sido suficientemente informado a respeito das informações que li ou que foram lidas para mim, descrevendo o estudo “Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores”.

Eu discuti com a pesquisadora Maria de Fátima Ferreira Queiróz sobre minha decisão em participar nesse estudo. Ficaram claros para mim quais são os propósitos do estudo, os procedimentos a serem realizados, seus desconfortos e riscos, as garantias de confidencialidade e de esclarecimentos permanentes. Ficou

claro também que minha participação é isenta de despesas. Concordo voluntariamente em participar deste estudo e poderei retirar o meu consentimento a qualquer momento, antes ou durante o mesmo.

.....

Nome do entrevistado	Assinatura	Data
----------------------	------------	------

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste entrevistado para a participação neste estudo.

.....

Nome da pesquisadora	Assinatura	Data
----------------------	------------	------